KOMUNIKATY INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

ROK 1939 GOSPODARCZE ARCHIWUM MORSKIE (GAM) NR 14

WZNOWIENIE SUBWENCJI DLA ŻEGLUGI ANGIELSKIEJ

Ciężka sytuacja i pogłębiający się kryzys w żegludze angielskiej zmusiły rząd brytyjski do powzięcia środków zaradczych. Wyrazem tych starań jest projekt ustawy „British Shipping (Assistance) Bill", obejmujący sprawy subwencji dla trampingu, kredytów i subwencji na budowę nowych statków, pomocy dla linii regularnych oraz organizacji rezerw statków handlowych.

Subwencję dla trampingu, którą otrzymają armatorzy, właściciele trampów, ustanowiono na lat 5 w rocznej kwocie Ł 2 750 000; w wypadku, kiedy wskaźnik frachtowy będzie mniejszy od 95 (przy r. 1929 = 100), rząd wypłaci pełną kwotę Ł 2 750 000, w miarę zaś jego wzrostu nastąpi stopniowe, przewidziane ustawą obniżenie sum wypłacanych przez rząd, a nawet ich wstrzymanie, gdy wskaźnik przekroczy liczbę 105. Obliczenia subwencji dla poszczególnych trampów będą oparte na „tono-dniach" pracy charterowanych statków.

Przewidziano również specjalne zarządzenia na wypadek szczególnie złej i dobrej koniunktury oraz dla statków poniżej 3500 trb.

Armatorzy, chcąc korzystać z subwencji, muszą się zastosować do rozporządzeń angielskiego Urzędu Morskiego w sprawie zatrudnienia załogi angielskiej, ustalonych płac oraz przestrzegania minimalnych stawek frachtowych.

Wypłaty subwencji rozpocznie rząd 1 stycznia 1940 r.

Na budowę statków przewidziano kredyty w wysokości Ł 10 000 000, odnosi się to do jednostek zamówionych po 28 marca 1939 r., których budowę rozpocznie się w ciągu 2 lat od wyjścia ustawy. Pożyczki zabezpieczone hipoteką na statku będą zwrotne w terminie nie przekraczającym 12 lat.

Oprócz kredytów budowlanych ustanowiono jeszcze subwencje obejmujące Ł 2 500 000 po 500 000 rocznie. Dotyczą one statków zamówionych po 28 marca 1939; pierwszą ratę wypłaci rząd po ukończeniu budowy, lecz nie wcześniej, jak 31 marca 1940 r., a resztę w przeciągu następnych czterech lat. Jeżeli przeciętny poziom stawek frachtowych w roku będzie wyższy niż wskaźnik frachtowy 120 (przy (r. 1929=100), rząd wstrzyma wypłatę subwencji.

Na pomoc dla żeglugi regularnej przeznaczono Ł 10 milionów dla zabezpieczenia jej przed konkurencją państw obcych.

Aby zapewnić państwu dostateczną ilość tonażu na wypadek wojny, ustawa przeznacza Ł 2 miliony na zakup statków rezerwowych i Ł 100 000 na ich utrzymanie. Jako najodpowiedniejsze uznano statki od 3—8000 trb; mają one stanowić własność „Board of Trade". Obowiązkiem armatorów będzie troska o ich bezpieczeństwo i utrzymanie w przewidzianych dla nich portach. Statków tych nie będzie im wolno sprzedać ani oddać na złom bez zatwierdzenia „Board of Trade". Rezerwa obejmie towarowce z wyłączeniem tankowców, pasażerskich, rybackich itp. Ta część ustawy o subwencjach już weszła w życie.

Wykonawcą zarządzeń dotyczących trampingu ustanowiono specjalną komisję „Tramp Shipping Subsidies Committee", której zadaniem będzie badanie przeciętnych stawek frachtowych oraz obliczenie subsydiów dla poszczególnych trampów.

Ustawa, zawierająca dużo momentów bardzo ważnych dla armatorów, wywołała ożywioną dyskusję i na ogół spotkała się z uznaniem racjonalności poszczególnych zarządzeń. Jedyną przykrą niespodzianką dla armatorów było ustalenie terminu wypłat subwencji dopiero w 1940 r., gdyż wielu z nich zamówiło już statki, względnie uruchomiło uwiązane zaraz po powzięciu przez rząd zasadniczej decyzji udzielenia pomocy żegludze, licząc się z możliwością otrzymania pomocy finansowej w tym roku. (GAM).

KRONIKA GOSPODARCZA

Statki przeznaczone na złom. Według statystyki *Lloyd's Register* ilość statków sprzedanych na złom w drugim kwartale 1939 r. wynosi 103 061 trb. W porównaniu z rokiem ubiegłym i poprzednim kwartałem liczba ta wykazuje znaczny wzrost:

	1939		1938	
styczeń	23 480		12 835	
luty	31 846		7 202	
marzec	31 205		43 205	
		86 531		63 242
kwiecień	33 605		24 385	
maj	30 428		15 302	
czerwiec	39 028		44 132	
		103 061		83 819
		189 592		147 061

Najwięcej w przeciągu ostatnich 3 miesięcy sprzedała Anglia, bo 43 337 trb, Niemcy — 18 925 trb i Francja — 10 787 trb. (GAM).

Nowe prawo morskie w Finlandii. Zeszyt czerwcowy rb. *Wiadomości Urzędu Morskiego* w Helsinkach zawiera cały szereg ustaw z dziedziny morskiej, jakie wydano 9 czerwca 1939 r.

Wśród nich przede wszystkim wymienić należy nowe prawo morskie ujęte w 282 paragrafy w 12 rozdziałach, traktujących o armatorze, kapitanie, frachtowaniu, awarii, szkodach wskutek zderzenia statków, wynagrodzeniu za ratownictwo, prawie zastawu i przedawnieniu zobowiązań, inspektorach i rzeczoznawcach okrętowych, postępowaniu w procesie sądowo-morskim, traktowaniu w sądzie deklaracji morskiej itd. (GAM).

Zbrojenia a zbyt drzewa. Angielski rynek drzewny jest obecnie bardzo mocny. Finlandia sprzedała dotychczas 680 tys. std, Szwecja — 550 tys. std, a Sowiety wszystko, co tylko zaoferowały. Zapasy drzewa u importerów są już nieznaczne, a popyt na nie z powodu zbrojeń jest duży, tak że zachodzi możliwość, iż tegoroczna produkcja drzewa nie wystarczy. (GAM).

Polska bandera na trzecim miejscu w porcie kopenhaskim. W czerwcu rb. ruch statków w porcie kopenhaskim wynosił 2 606 statków pojemności 762,8 tys. trn, w tym w kabotażu 1 619 statków pojemności 240 tys. trn.

W ruchu zagranicznym pierwsze miejsce zajmuje bandera duńska — 196,6 tys. trn, drugie szwedzka — 93,1 tys. trn, trzecie polska — 40,6 tys. trn, następnie norweska — 35,9 tys. trn. (GAM).

Światowy tonaż na początku drugiego półrocza rb. wynosił 69 440 tys. trb wobec 67 847 tys. trb na 1 lipca 1938 r. W porównaniu do stanu z 1914 r. niektóre kraje wykazują obecnie spadek tonażu, np. W. Brytania o 5,3% i Niemcy o 12,7%, natomiast dominia brytyjskie wykazują wzrost o 90,7%, największy jednak wzrost przypada na Stany Zjednoczone o 340%, następnie na Japonię — o 299%, Norwegię — 147%, Włochy — 139%, Grecję — 117%, Szwecję — 55%, Danię i Francję — każdą o 52%, itd. W porównaniu ze stanem w 1914 r. światowy tonaż wzrósł o 50,9%. (GAM).

PRZEGLĄD BIBLIOGRAFICZNY

Polkowski B., *Handel zagraniczny Polski w roku 1938 i udział w nim portów Gdyni i Gdańska.* Wyd. Izba Przemysłowo-Handlowa. Gdynia 1939. S. 67.

Broszura zawiera materiały statystyczne, analitycznie ujęte, ilustrujące obroty handlu zagranicznego Polski w roku 1938 z przytoczeniem danych porównawczych z rokiem 1934, jako rokiem największej depresji w naszych obrotach towarowych z zagranicą. Praca nie jest pomyślana jako studium zjawisk gospodarczych, lecz dać może podstawę do badań tego rodzaju, gdyż wiernie odtwarza rzeczywisty stan rzeczy w postaci materiałów liczbowych, a te ze swej strony służą również dla wyciągnięcia wniosków natury praktycznej.

Mały Rocznik Statystyczny, 1939 r. Rok wydania X. Wyd. Główny Urząd Statystyczny. Warszawa 1939.

Nakładem Głównego Urzędu Statystycznego ukazał się *Mały Rocznik Statystyczny* na rok 1939.

Wydawnictwo to jest wszechstronnym informatorem liczbowym o życiu gospodarczym i kulturalnym Polski, przedstawionym na tle stosunków międzynarodowych. Rocznik jest niezbędny dla wszystkich, którym potrzebne są ścisłe informacje o Polsce, zwłaszcza zaś dla instytucji oświatowych, społecznych, gospodarczych, działaczów i publicystów gospodarczych, dla szkół średnich i wyższych itd.

Rocznik ten zawiera XXXII + 424 stron, 601 tablic oraz 2 mapy kolorowe. Cena 1 egzemplarza wynosi w okładce półsztywnej 1 zł.

WPŁYWY DO BIBLIOTEKI

Rybarski R., *System ekonomii politycznej.* T. III: *Psychologia społeczno - gospodarcza.* Wyd. Kasy im. Mianowskiego. Warszawa 1939. S. 368.

Głąbiński S., *Historia ekonomiki.* Wyd. Towarzystwo Naukowe. Lwów 1939. T. I: s. 450; t. II: s. 428.

Gdynia, 28 lipca 1939 r.

A. S. 2368-39